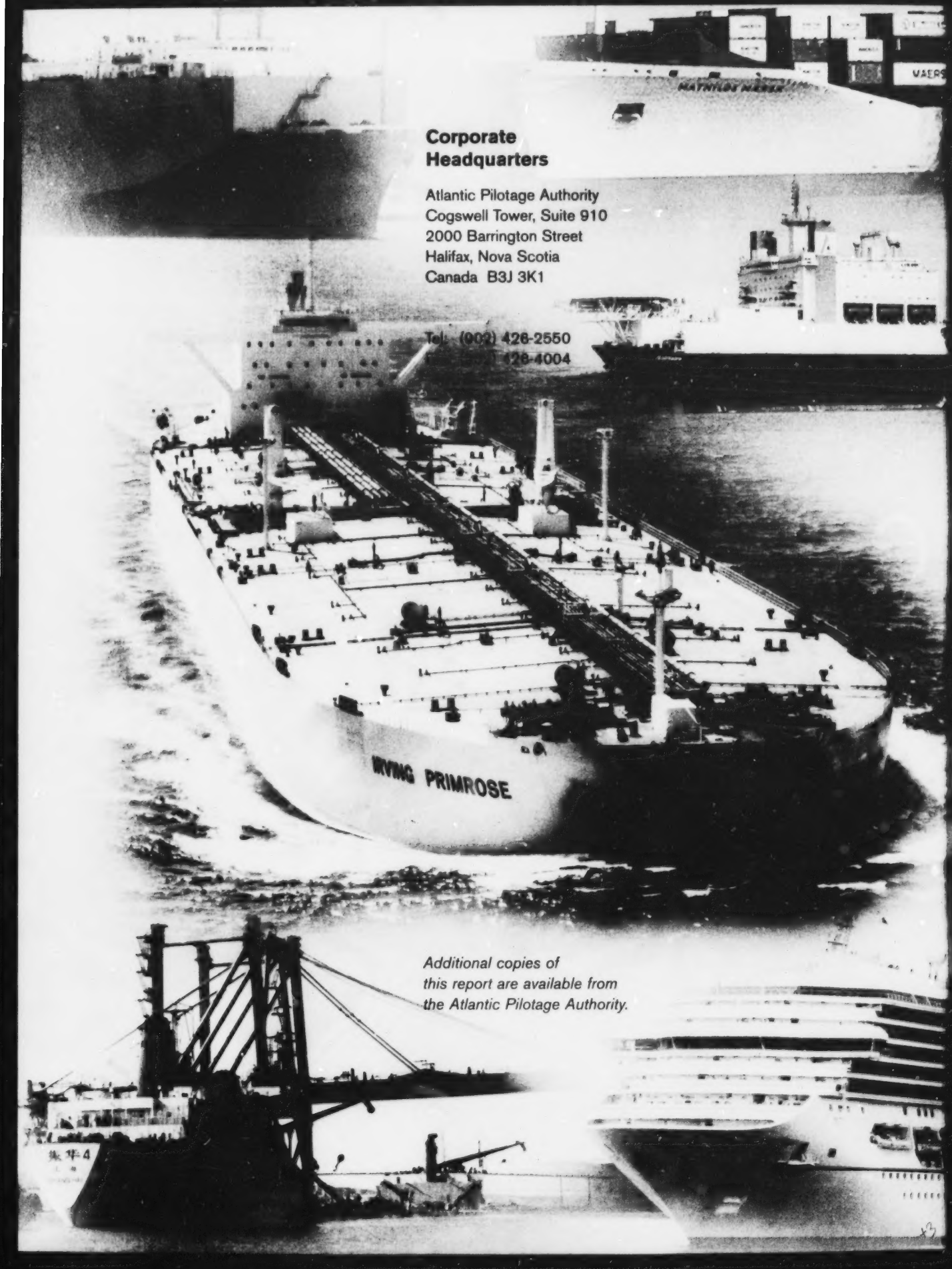
Atlantic Pilotage Authority

Annual Report 2001



Corporate Headquarters

Atlantic Pilotage Authority
Cogswell Tower, Suite 910
2000 Barrington Street
Halifax, Nova Scotia
Canada B3J 3K1

Tel: (902) 426-2550
[illegible] 426-4004

Additional copies of this report are available from the Atlantic Pilotage Authority.

Contents

Board Members and Executive Officers	2
Letter from the Chairman and the CEO	3
Performance Review	4
Pilots and Pilotage Areas	5
Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues	6
Mandate and Objectives	7
The Life of a Harbour Pilot	8
Comparative Review	10
Pilotage Area Assignments	11
Management's Responsibility for Financial Reporting	12
Auditor's Report	13
Balance Sheet	14
Statement of Operations and Retained Earnings	15
Statement of Cash Flows	16
Notes to Financial Statements	17

Board Members

Ms. Anne Soucie
Chairman
Edmundston, NB

Ms. Donna Pardy
Public Sector Representative
Gambo, NF

Captain John Aspin
Shipping Industry Representative
Belle River, PE

Captain Tor Bordevik
Shipping Industry Representative
Saint John, NB

Ms. Blanche Keats
Public Sector Representative
Digby, NS

Captain Alan Stockdale
Pilot Representative
Halifax, NS

Captain Mike Furlong
Pilot Representative
St. John's, NF

Executive Officers

Captain R. A. McGuinness
Chief Executive Officer

P. L. MacArthur, CMA
Chief Financial Officer

Captain P. T. C. Gates
Director of Operations

Management

Captain R. A. McGuinness
Chief Executive Officer

Nancy Gordon
Administrative Manager

P. L. MacArthur, CMA
Chief Financial Officer

Captain P. T. C. Gates
Director of Operations

Letter from the Chairman and the CEO

February 13, 2002

The Honourable David Collenette
Minister of Transport
29th Floor, Tower "C"
Place de Ville
Ottawa, Ontario, K1A 0N5

Anthony McGuinness
Chief Executive Officer

Anne Soucie
Chairman

Dear Sir:

Pursuant to Section 150 of the *Financial Administration Act*, the Atlantic Pilotage Authority presents its Annual Report for the calendar year 2001.

The Atlantic Pilotage Authority strives to meet its mandate of providing a safe and efficient pilotage service, whilst focusing on maintaining financial self-sufficiency. During the past year, the Authority increased pilot and pilot boat resources to meet anticipated traffic increases in the offshore oil industry. These increases did not materialize in 2001, but are now expected to provide a positive outcome in 2002. In addition, increases in tariff originally intended to take effect on January 1, 2001, did not come in to force until August 1, 2001. This has directly impacted the year-end financial results.

The Authority continues its objective of maintaining close contact with port users, providing information pertinent to the service, and endeavouring to meet pilotage requirements.

Recently, the Authority relocated its main office within Halifax, N.S., in an effort to minimize anticipated rising costs. This move has proven successful, both financially and operationally. Centralized dispatch continues to provide an efficient service throughout the Atlantic Region. Enhancements and refinements are regularly implemented to ensure customer satisfaction.

To date the majority of the recommendations proposed by the Canadian Transportation Agency (CTA) in its Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues have been met. The review of Compulsory Pilotage Tonnage Limitation (Recommendation # 2) was initiated during the summer of 2001, using the Pilotage Risk Management Methodology (PRMM), (Recommendation # 1).

It is our pleasure to report that the Atlantic Pilotage Authority continues to provide an exemplary service in the safest and most economical manner to the satisfaction of our users, and within the obligations of the *Pilotage Act*.

Respectfully submitted,

Anne Soucie
Chairman

Anthony McGuinness
Chief Executive Officer

Performance Review

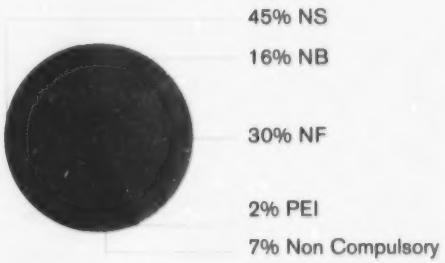
The Atlantic Pilotage Authority continued to meet its mandate of providing a safe and efficient marine pilotage service in 2001. The Authority had 11,751 pilotage assignments during the year, with only 16 incidents reported. Although the Authority had an overall loss for the year, there were operating profits in twenty-four of twenty-seven cost centres throughout our region. Each cost centre represents a compulsory or non-compulsory port or area. In some cases, several non-compulsory ports with little activity are grouped in one cost centre.

The Authority has structured its tariff rates to attempt to avoid cross subsidization among ports. Tariff adjustments are targeted to individual ports rather than applied on a general basis. With this principle in mind, the Authority implemented tariff increases in four compulsory areas on August 1, 2001. The increases were initially intended to come in to effect on January 1, 2001, but consultations with customers took longer than anticipated, resulting in the delay in implementation. For three of the compulsory areas, the increases were structured in two stages, with the second stage of the increase coming into effect at the beginning of 2002.

Pilotage assignments were 2.2% over budget for 2001. However, pilotage revenue was below budget by 3.6%. This situation left the Authority in the position of having increases in variable expenses due to increased activity while revenues did not meet expectations. Revenues were below budget because of two primary factors. One factor was the delay in implementation of tariff increases that saw the Authority forego seven months of increased revenue in four compulsory areas. The second, and by far the largest, factor was the delay in oil production at the Terra Nova oil field off Newfoundland until early 2002. It was anticipated by industry and the Authority that both Hibernia and Terra Nova would be in production during 2001, resulting in virtually all of the oil produced at both fields being landed in Placentia Bay by shuttle tankers in a regular rotation. With the delay in production at Terra Nova, and the deployment of a third shuttle tanker, much of the Hibernia oil was shipped directly to market rather than landing in Newfoundland. As a result, not only were revenues in Placentia Bay significantly below budget in 2001, they were also considerably below the revenues generated in 2000.

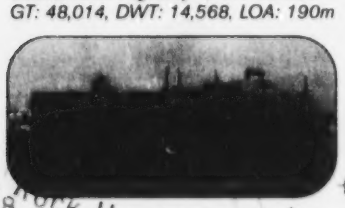
Pilot salaries increased as the Authority increased the number of pilots in Halifax to meet customer requirements and in Placentia Bay to meet the anticipated increase in business. Pilots also received a wage increase under their collective agreement. The pilot boat operating costs increased due to increased activity in some areas, while pilot boat repair costs increased significantly. The Authority continues to be affected by the change imposed by government in employer contribution levels under the *Public Service Superannuation Act* (pension plan). In 1999, the Authority's pension contribution was $205,613. This increased to $472,687 in 2000, and to $575,476 in 2001.

The outlook for 2002 is to have a slight decline in assignments from 2001, but a significant increase in revenue as the long anticipated increase in activity in Placentia Bay is realized. This factor, along with the aforementioned tariff increases, is expected to bring the Authority out of a loss in 2002.



Percentage of Operating Revenue 2001

Scandinavin Highway *(Auto Carrier)*
GT: 48,014, DWT: 14,568, LOA: 190m



102-04855/

Pilots and Pilotage Areas

Pilots

The Atlantic Pilotage Authority employs professional pilots who are competent in all aspects of ship handling. They have a thorough understanding of the effects of wind, current and tidal influences. This is reflected in the expertise they demonstrate navigating and handling all sizes of vessels in proximity to land and within narrow channels and harbours. The value of a pilot is realized when they judge an approach correctly, anticipate accurately and react effectively. The professional abilities of pilots are integrated with navigational systems, both visual and electronic, and the support of information services. Such resources enable the Atlantic Pilotage Authority to provide a safe and efficient service to all vessels plying the waters of the Atlantic region.

Pilotage Areas

There are 16 compulsory pilotage areas and many non-compulsory areas throughout the Atlantic Region. The criteria for determining which ports should become compulsory are: degree of difficulty and hazard in the approaches and within the port itself; amount of vessel movement and manoeuverability and the size of those vessels; design of wharves, slips, and actual space available for manoeuvering; nature of cargo carried on board, (e.g. oil, gas, explosives, hazardous materials); environmental concern and the preservation of the ecosystem.

Area of Operations

The *Pilotage Act* defines the Authority's pilotage region as all Canadian waters in and around the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Labrador including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

Compulsory Pilotage Areas

New Brunswick
Saint John, Miramichi, Restigouche

Newfoundland & Labrador
Bay of Exploits, Holyrood, Placentia Bay, Stephenville, Humber Arm, St. John's

Nova Scotia
Bras D'or Lakes, Halifax, Pugwash, Strait of Canso, Sydney

Prince Edward Island
Charlottetown, Confederation Bridge

Non-compulsory Pilotage Areas

The Atlantic Pilotage Authority provides pilotage services on request to areas where pilotage is not mandatory. Some of these ports are:

New Brunswick
Bathurst, Caraquet, Belledune

Newfoundland & Labrador
Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond

Nova Scotia
Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater

Prince Edward Island
Georgetown, Souris, Summerside

Quebec
Chandler

Mathilde Maersk *(Container Ship)*
GT: 52,191, DWT: 60,640, LOA: 294.12m

Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues

Operational Review & Consultations

The Authority has undertaken to enhance discourse with all related parties within its jurisdictional areas of Atlantic Canada. Wherever possible, port committee groups have been established to allow for round-table discussions on port related pilotage issues. A pilotage resource advisory committee has been established within the framework of the Authority, and has proved an excellent source for effective understanding and communication.

Within the various advisory committees, all aspects of related pilotage issues are discussed, with the objective of obtaining improved efficiencies and cost reductions. Issues such as pilot strength, pilot boat contracts, replacement of existing pilot boats with more efficient vessels, pilot training, administrative enhancements, regulatory amendments, and tariff restructuring, are examples of the items discussed.

Risk-Based Methodology

A pilotage risk-based methodology has now been developed and endorsed by Transport Canada. This process will be utilized for the designation or re-assessment of compulsory pilotage areas, and in a risk-based assessment of vessel size limits and types of vessels subject to compulsory pilotage.

The Authority continues to monitor all compulsory areas to determine any change in factors and circumstances. In the event of such change, the Authority, in consultation with interested parties, will re-examine the situation, using the aforementioned risk-based methodology.

Assessment & Practical Information

This Authority, in co-operation with other pilotage authorities, senior pilots across Canada and with Transport Canada, has developed a pilot quality assurance system, which will meet the needs and characteristics of the Atlantic Region.

Structured Methodology

The Authority has developed a non-compliance form, which is a structured method for handling complaints. This mechanism ensures that timely feedback is provided to the complainant of the outcome, and details any action that has been taken.

***Irving Primrose** (VLCC)*
GT: 163,720, DWT: 299,860, LOA: 340m

Mandate and Objectives

The mandate of the Atlantic Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the designated waters of the Atlantic region.

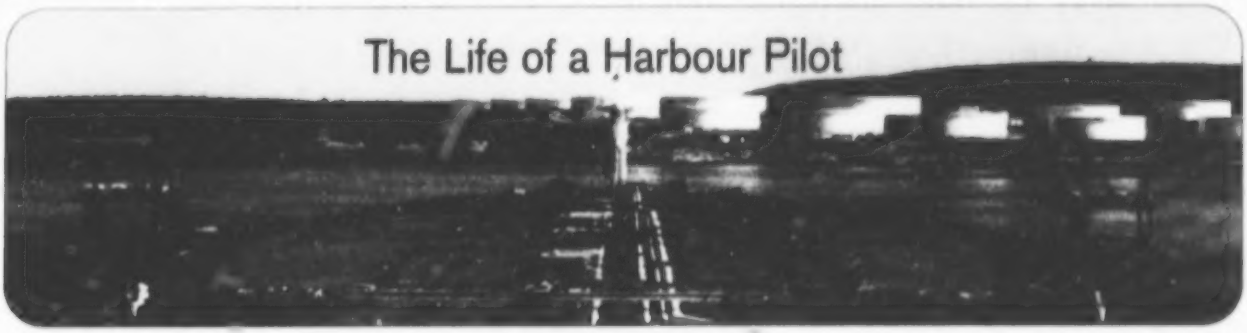
The Authority responds to the initiatives of the Ministry of Transport and promotes the efficient usage of the Authority's facilities, equipment and expertise to provide safe navigation. This includes the provision of pilotage services, within a commercially orientated framework, directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency and long term viability. In addition, it includes being responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

Corporate Governance

The Atlantic Pilotage Authority concurs with the *Guidelines on Corporate Governance in Crown Corporations and Other Public Enterprises*. Policies regarding the stewardship of the Authority, working with management, and the functioning of the Board are under continual review, and where necessary, changes are being implemented. Through this review the Authority's Board of Directors has built an effective process and structure for overseeing the direction and management of the corporation so that it effectively fulfills its mandate.

Solitaire *(Ocean Pipe Layer)*
GT: 92,396, DWT: 127,435, LOA: 299.9m

The Life of a Harbour Pilot



I was born lucky. I grew up in a port town in northern New Brunswick, the daughter of a harbour pilot. Now, even for a brief moment, a whiff of the mix of saltwater, seaweed, creosote, tar and wet rope stirs my memory and again I'm on the pilot boat playing cribbage, jigging for cod, and waiting for a ship to come in.

Back then my Dad didn't know exactly when the ship would appear so he'd check for smoke on the horizon before he left the wharf, or he'd spend hours on the Bay waiting for a sign. His pilot boat was a cantankerous little thing that looked like a cut off dory with a cab on the back. He had earned his pilot's license by claiming some seagoing experience and spending time as an apprentice to the Master pilot. Eventually he became Master pilot himself.

Things change and things stay the same. Technology has changed the way pilots spend their time. They now know exactly when to expect a ship to arrive so time is not wasted. Piloting was an independent business in my father's time; now the port comes under the jurisdiction of the Atlantic Pilotage Authority. To become a pilot today one needs training, experience, knowledge of the home waters, and a Master's ticket. The APA communicates with its pilots in various ways–regular or cell phone, fax, or email. Smoke signals aren't necessary now! And the Atlantic Pilotage Authority is always on the lookout for even more workplace improvements in the future.

What has not changed is the passion that pilots have for their way of life. Salt water courses through their veins now as much as before. Their sustenance is the roll and the dip of the water; when not at work they fish, ride for pleasure, or just hang out with their buddies aboard the boat. A growing number of our East Coast industries depend on ships and shipping–paper, lumber, fish, potatoes and various ores are shipped to foreign places from here. The oil and gas industry is burgeoning. More tourists want to visit our port towns and cities. Thanks to the pilots the ships dock safely, do their business, and depart with many of their passengers anxious to return. Pilots are our best ambassadors when welcoming ships to our ports– they're competent, pleasant, and show that they are accomplished mariners who know the ins and outs of their home waters.

Facing the challenge, guiding the ship safely to sea or to shore, and knowing it's a job well done is the stuff pilots are made of.

The workday of a pilot is never routine– it might be 3 hours, or it might be much longer. Those night time trips from the wharf to the ship can be the stuff dreams are made of– a full moon lighting up the dancing diamonds on the water, a dark sky filled with stars. This is the romantic side of piloting. But it can also be a wild time with heavy seas, strong winds, rain, snow or sleet. Climbing up or down the rope ladder on the side of a ship a few miles from land under these conditions is not the most pleasant experience. Facing the challenge, guiding the ship safely to sea or to shore, and knowing it's a job well done is the stuff pilots are made of.

Capt. Jim May

There are some pretty special pilots looking after our home waters. Capt. Jim May is one. A native of Newfoundland, Capt. Jim's homeport is now Saint John where he works as a Class A pilot guiding into port some pretty big vessels like the *OE2*. He has 40-plus years at sea under his belt and, like most of his counterparts, thrives on the unpredictability of the sea. He has pretty good land legs too– he uses them to play soccer in the summer!

Capt. Raymond Arsenault

Another bike jaunt was to the wharf in Summerside where we were invited aboard Capt. Raymond Arsenault's pilot boat, *Lady Megan*, on a trip to put Capt. Roy Coffin aboard a cruise ship enroute to Charlottetown. Capt. Arsenault's boat was a closer resemblance to Dad's dory, and the weather was rough enough to give both Billy and I a case of sea legs, that slightly disoriented sense when walking on solid ground. When we returned to the wharf we discovered that Capt. Arsenault is a motorcycle enthusiast. We thought we might

negotiate a trade for the Lady Megan but when push came to shove we each chose our own transports. It was close though!

Capt. Ward Scott

On our motorcycle travels last summer we met other special pilots. Capt. Ward Scott, a current Baie des Chaleurs pilot, invited us to accompany him as he brought a ship to port for a load of newsprint. When we came alongside the ship in the Irving tug, Capt. Scott invited us to join him aboard. The sea was calm, the sun was shining, and as we took turns climbing the rope ladder I was flooded with nostalgic memories. The ship's Captain welcomed us then turned his attention to the pilot; their immediate trust in each other was evident. The Captain is always in charge of his ship; the pilot gives advice. A trusting relationship is critical to a successful docking. We were impressed with the aura of mutual confidence and competence in the bridge.

In these days of high stress and low morale in many workplace quarters, it is heartening to know that pilots keep the fire fanned for their chosen line of work. We didn't hear a word about windowless confines, there was no grumbling about the boss, no complaining about the hours, no bellyaching about being locked in for the pension. We only heard the odd but not too serious groan about 'the regulations'. They wouldn't trade their world for anything, not even a motorcycle.

Capt. Ward Scott with the Ivan Gorthon safely docked

Tankers, container ships, cruise ships, paper boats, fishing and supply vessels–these are some of the craft that ply our waters and visit our shores. The current and projected expansion in East Coast port activity indicates that there is a growing need for ship and sea related workers. Young people who are interested in staying on the East Coast might be interested in exploring some of the seagoing options available to them.

Those of us on shore think of our harbour pilots with admiration and respect–without them we wouldn't have safe entry to our harbours. A tip of our hats and helmets to all of you on our wharves–stay safe!

Excerpt from an article in Saltscapes: Canada's east coast magazine, Vol. 3, No.1 by Katharine Mott who routinely travels Atlantic Canada with her friend Billy on his motorcycle.

Commissioning of Placentia Pilot at Whiffen Head, Newfoundland

Anne Soucie, APA Chair and Deidra Slade, winner of contest

The Atlantic Pilotage Authority's newest pilot boat *Placentia Pilot*, was commissioned on May 10th, 2001. The Authority asked the assistance of two local schools, St. Michael's and St. Edward's, in naming the vessel. After great debate, the name *Placentia Pilot* was chosen from the many entries. Deidra Slade from St. Michael's School submitted the winning entry. Along with her classmates Deidra attended the commissioning ceremony. To recognize her initiative, Deidra received a plaque and St. Michael's School received a framed picture of the vessel and donation for future school projects. In recognition of St. Edward's efforts, the school also received a framed picture of the *Placentia Pilot*.

In appreciation of their support of the Authority initiatives, framed pictures of the vessel were presented to the following persons–Gunther Baumgartner, President of North Atlantic Refinery Limited, Harvey Mott, President of Newfoundland Transshipment Ltd. and Norma Rose, Manager of Canadian Maritime.

Harvey Mott, President of Newfoundland Transshipment Limited; Tony McGuinness, CEO Atlantic Pilotage Authority; Norma Rose, Manager of Canadian Maritime; Gunther Baumgartner, President North Atlantic Refinery Limited

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Comparative Review

Financial and Statistical Data

Financials (000's)	2001	2000	1999
Total Revenue	$ 12,338	$ 11,983	$ 10,934
Operating Expenses			
Salaries, Fees and Benefits	8,216	7,224	6,405
Pilot Boats	2,552	2,453	2,037
Other	1,763	1,563	1,528
Total Operating Expenses	12,531	11,240	9,970
Net (Loss) Income	$ (193)	$ 743	$ 964
Pilotage Revenue-Compulsory Areas			
Nova Scotia	$ 5,898	$ 5,263	$ 5,057
	47%	45%	47%
New Brunswick	2,102	1,885	1,846
	18%	16%	17%
Newfoundland and Labrador	3,084	3,506	2,832
	26%	30%	26%
Prince Edward Island	234	246	227
	2%	2%	2%
Pilotage Revenue-Non-Compulsory Areas	879	846	827
	7%	7%	8%
Statistical			
Pilotage Units*	3,077,880	2,921,141	2,630,840
Pilotage Assignments	11,751	11,499	11,091
Average number of units per assignment	262	254	237
Incidents**	16	10	12
% of incident free assignments	99.9%	99.9%	99.9%
Human Resources***			
Employee pilots	41	38	35
Contract pilots	14	14	17
Pilot boat crew	13	13	13
Officers and Administrative	6	7	7
Dispatch	6	6	4

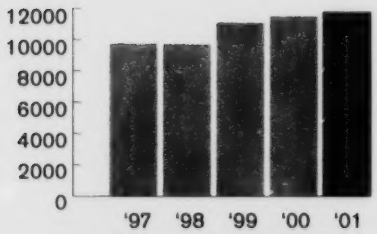
* Pilotage unit means a measurement of the size of the ship, and includes these dimensions: the length, breadth and moulded depth of a ship.

** Compilation of all maritime incident reports with or without damage.

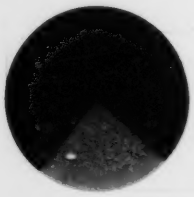
*** Full time (or equivalent) personnel on strength as at December 31 of each year.

Pilotage Area Assignments

	2001	2000	1999
Compulsory Areas			
New Brunswick			
Saint John	**1,843**	1,534	1,528
Miramichi	**26**	62	75
Restigouche	**118**	133	136
Newfoundland & Labrador			
St. John's	**1,411**	1,442	1,345
Holyrood	**126**	110	108
Placentia Bay	**627**	696	593
Humber Arm	**324**	298	308
Stephenville	**129**	167	146
Bay of Exploits	**221**	258	230
Nova Scotia			
Halifax	**4,546**	4,542	4,477
Strait of Canso	**928**	829	701
Sydney	**247**	252	203
Bras d'Or	**104**	117	124
Pugwash	**104**	72	79
Prince Edward Island			
Charlottetown	**161**	172	165
Confederation Bridge	**89**	94	94
Non-compulsory Areas	**747**		
TOTAL	**11,751**	11,499	11,091



Total assignments per year



Percentage of pilotage assignments by province 2001

Comparative Review

Financial and Statistical Data

Financials (000's)	2001	2000	1999
Total Revenue	$ 12,338	$ 11,983	$ 10,934
Operating Expenses			
Salaries, Fees and Benefits	8,216	7,224	6,405
Pilot Boats	2,552	2,453	2,037
Other	1,763	1,563	1,528
Total Operating Expenses	12,531	11,240	9,970
Net (Loss) Income	$ (193)	$ 743	$ 964
Pilotage Revenue- Compulsory Areas			
Nova Scotia	$ 5,698	$ 5,263	$ 5,057
	47%	45%	47%
New Brunswick	2,102	1,885	1,846
	18%	16%	17%
Newfoundland and Labrador	3,084	3,506	2,832
	26%	30%	26%
Prince Edward Island	234	246	227
	2%	2%	2%
Pilotage Revenue- Non-Compulsory Areas	879	846	827
	7%	7%	8%
Statistical			
Pilotage Units*	3,077,880	2,921,141	2,630,840
Pilotage Assignments	11,751	11,499	11,091
Average number of units per assignment	262	254	237
Incidents**	16	10	12
% of incident free assignments	99.9%	99.9%	99.9%
Human Resources***			
Employee pilots	41	38	35
Contract pilots	14	14	17
Pilot boat crew	13	13	13
Officers and Administrative	8	7	7
Dispatch	6	6	4

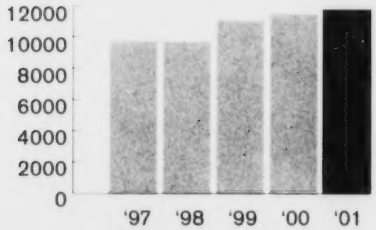
* Pilotage unit means a measurement of the size of the ship, and includes these dimensions: the length, breadth and moulded depth of a ship.

** Compilation of all maritime incident reports with or without damage.

*** Full time (or equivalent) personnel on strength as at December 31 of each year.

Pilotage Area Assignments

	2001	2000	1999
Compulsory Areas			
New Brunswick			
Saint John	**1,843**	1,534	1,528
Miramichi	**26**	62	75
Restigouche	**118**	133	136
Newfoundland & Labrador			
St. John's	**1,411**	1,442	1,345
Holyrood	**126**	110	108
Placentia Bay	**627**	696	593
Humber Arm	**324**	298	308
Stephenville	**129**	167	146
Bay of Exploits	**221**	258	230
Nova Scotia			
Halifax	**4,546**	4,542	4,477
Strait of Canso	**928**	829	701
Sydney	**247**	252	203
Bras d'Or	**104**	117	124
Pugwash	**104**	72	79
Prince Edward Island			
Charlottetown	**161**	172	165
Confederation Bridge	**89**	94	94
Non-compulsory Areas	**747**		
TOTAL	**11,751**	11,499	11,091



Total assignments per year

Percentage of pilotage assignments by province 2001

Management's Responsibility for Financial Reporting

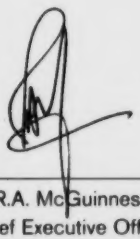
The accompanying financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles consistently applied, using management's best estimates and judgements, where appropriate. Management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

Management is also responsible for a system of internal control which is designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide timely, accurate financial reports.

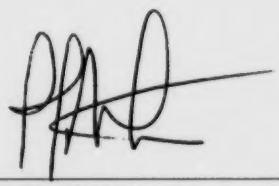
The Authority's management recognizes the responsibility of conducting its affairs in compliance with the *Pilotage Act* and regulations, the *Financial Administration Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

The Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Authority exercises its responsibilities through its Audit Committee, which is composed of members who are not employees of the Authority. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the transactions and financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards, and expresses her opinion on the financial statements. She has full and free access to the Audit Committee of the Authority, and her report follows.



R.A. McGuinness
Chief Executive Officer



P. L. MacArthur
Chief Financial Officer

Halifax, Nova Scotia
February 15, 2002

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Auditor's Report

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Atlantic Pilotage Authority as at December 31, 2001 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2001 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

John Wiersema, CA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 15, 2002

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Atlantic Pilotage Authority

Balance Sheet

as at December 31, 2001

	2001	2000
Assets		
Current		
Cash and short term deposits (Note 3)	$ 254,344	$ 719,208
Accounts receivable, net (Note 3)	1,669,942	1,667,085
Prepaid expenses	28,099	29,378
	1,952,385	2,415,671
Long Term		
Investments (Note 3)	468,136	444,575
Segregated investments (Note 3)	887,019	887,019
Capital assets, net (Note 4)	2,729,695	2,645,107
	$ 6,037,235	$ 6,392,372
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 3)	$ 967,301	$ 1,086,344
Accrued employee severance benefits	88,554	90,771
	1,055,855	1,177,115
Long Term		
Accrued employee severance benefits	610,647	651,742
	1,666,502	1,828,857
Equity of Canada		
Contributed capital	2,304,546	2,304,546
Retained earnings	2,066,187	2,258,969
	4,370,733	4,563,515
	$ 6,037,235	$ 6,392,372

Commitments and contingencies (Note 7)

See accompanying notes to financial statements

Approved by the Authority:

Chairman

Member

Atlantic Pilotage Authority

Statement of Operations and Retained Earnings

for the year ended December 31, 2001

	2001	2000
Revenues		
Pilotage charges	$ 11,997,561	$ 11,746,270
Other income	340,545	236,430
	12,338,106	11,982,700
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	6,431,816	5,680,143
Pilot boats, operating costs	3,163,478	2,892,456
Staff salaries and benefits	1,003,378	923,849
Transportation and travel	645,358	569,546
Professional and special services	401,729	281,235
Amortization	326,665	303,610
Utilities, materials and supplies	219,924	274,762
Communications	119,153	107,016
Training	111,187	102,543
Rentals	108,200	104,717
	12,530,888	11,239,877
Net (loss) income for the year	(192,782)	742,823
Retained earnings, beginning of the year	2,258,969	1,516,146
Retained earnings, end of the year	$ 2,066,187	$ 2,258,969

See accompanying notes to financial statements

Atlantic Pilotage Authority

Balance Sheet

as at December 31, 2001

	2001	2000
Assets		
Current		
Cash and short term deposits (Note 3)	$ 254,344	$ 719,208
Accounts receivable, net (Note 3)	1,669,942	1,667,085
Prepaid expenses	28,099	29,378
	1,952,385	2,415,671
Long Term		
Investments (Note 3)	468,136	444,575
Segregated investments (Note 3)	887,019	887,019
Capital assets, net (Note 4)	2,729,695	2,645,107
	$ 6,037,235	$ 6,392,372
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 3)	$ 967,301	$ 1,086,344
Accrued employee severance benefits	88,554	90,771
	1,055,855	1,177,115
Long Term		
Accrued employee severance benefits	610,647	651,742
	1,666,502	1,828,857
Equity of Canada		
Contributed capital	2,304,546	2,304,546
Retained earnings	2,066,187	2,258,969
	4,370,733	4,563,515
	$ 6,037,235	$ 6,392,372

Commitments and contingencies (Note 7)

See accompanying notes to financial statements

Approved by the Authority:

Chairman

Member

Atlantic Pilotage Authority

Statement of Operations and Retained Earnings

for the year ended December 31, 2001

	2001	2000
Revenues		
Pilotage charges	$ 11,997,561	$ 11,746,270
Other income	340,545	236,430
	12,338,106	11,982,700
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	6,431,816	5,680,143
Pilot boats, operating costs	3,163,478	2,892,456
Staff salaries and benefits	1,003,378	923,849
Transportation and travel	645,358	569,546
Professional and special services	401,729	281,235
Amortization	326,665	303,610
Utilities, materials and supplies	219,924	274,762
Communications	119,153	107,016
Training	111,187	102,543
Rentals	108,200	104,717
	12,530,888	11,239,877
Net (loss) income for the year	(192,782)	742,823
Retained earnings, beginning of the year	2,258,969	1,516,146
Retained earnings, end of the year	$ 2,066,187	$ 2,258,969

See accompanying notes to financial statements

Atlantic Pilotage Authority

Statement of Cash Flows

for the year ended December 31, 2001

	2001	2000
Operating activities		
Cash receipts from customers	$ 12,066,835	$ 11,778,746
Cash paid to employees and suppliers	(12,194,235)	(10,767,015)
Other income received	227,995	236,430
Employee severance payments	(130,645)	(99,156)
Cash flows (used in) from operating activities	(30,050)	1,149,005
Investing activities		
Purchase of investments and segregated investments	(517,234)	(592,728)
Redemption of investments and segregated investments	493,673	617,970
Additions to capital assets	(411,253)	(2,141,819)
Cash flows (used in) investing activities	(434,814)	(2,116,577)
Cash and short term deposits, beginning of the year	719,208	1,686,780
Cash and short term deposits, end of the year	$ 254,344	$ 719,208

See accompanying notes to financial statements

Atlantic Pilotage Authority

Statement of Cash Flows

for the year ended December 31, 2001

	2001	2000
Operating activities		
Cash receipts from customers	$ 12,066,635	$ 11,778,746
Cash paid to employees and suppliers	(12,194,235)	(10,767,015)
Other income received	227,995	236,430
Employee severance payments	(130,645)	(99,156)
Cash flows (used in) from operating activities	(30,050)	1,149,005
Investing activities		
Purchase of investments and segregated investments	(517,284)	(592,728)
Redemption of investments and segregated investments	493,673	617,970
Additions to capital assets	(411,253)	(2,141,819)
Cash flows (used in) investing activities	(434,814)	(2,116,577)
Cash and short term deposits, beginning of the year	719,208	1,686,780
Cash and short term deposits, end of the year	$ 254,344	$ 719,208

See accompanying notes to financial statements

Atlantic Pilotage Authority

Notes to Financial Statements

December 31, 2001

1. Objectives and Activities

The Atlantic Pilotage Authority (the "Authority") was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objects of the Authority are to establish, operate, maintain, and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The *Act* provides that pilotage tariffs shall be fair, reasonable, and sufficient, together with any revenue from other sources, to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Under the *Pilotage Act*, no payment to the Authority may be made under an appropriation by Parliament to discharge an obligation or liability.

The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act* and is not subject to the provisions of the *Income Tax Act*.

2. Significant Accounting Policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles:

(a) Cash and short term deposits

Cash and short term deposits consist of cash on hand and investments in money market instruments. Cash and short term deposits are recorded at cost.

(b) Investments and segregated investments

Investments are recorded at cost. Write down of investments to market value is recorded for other than a temporary decline in their underlying value.

(c) Employee future benefits

Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of the future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees. Changes to these estimates are charged or credited to the Statement of Operations in the period they are reassessed.

2. Significant Accounting Policies (continued)

(d) Contributed capital

Contributed capital consists of the estimated historical cost of capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net capital assets financed from parliamentary appropriations.

(e) Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the assets as follows:

Pilot boats	10 to 25 years
Furniture and equipment	5 to 10 years

(f) Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period (see note 5). Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid. The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

(g) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Financial Instruments

In accordance with the *Pilotage Act*, the Authority is only permitted to invest in Government of Canada Treasury Bills and government guaranteed bonds. Investments are at fixed rates of interest until maturity. The Authority's investments are not considered to have any significant exposure to credit risk.

	2001		2000	
	Carrying value	Yield (%)	Carrying value	Yield (%)
(Bank Indebtedness) Cash	$ (86,999)		$ 211,736	
Maturing within 3 months:				
Government of Canada Coupons	65,000	4.93	69,999	4.88
Government of Canada Treasury Bills	246,029	3.29	437,473	4.51-4.63
Provincial Coupons	32,314	5.03-5.05	–	
Total cash and short term deposits	$ 254,344		$ 719,208	
Maturing within 3 years:				
Government of Canada Bonds	–		315,536	4.89-5.26
Provincial Bonds	837,923	4.68-5.83	1,016,058	4.88-5.83
	837,923		1,331,594	
Maturing beyond 3 years:				
Government of Canada Bonds	57,746	4.25-4.79	–	
Provincial Bonds	459,486	4.21-5.17	–	
	517,232			
Total investments and segregated investments	$ 1,355,155		$ 1,331,594	

Segregated investments represent one fund established for capital asset replacement and the funding of employee severance benefits. The level in the fund is based upon the cash provided by operating activities in the previous year. There were no additions to or withdrawals from segregated investments in 2001.

The carrying value of investments approximates their fair value.

Accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. Both are due on demand. The carrying value of these financial instruments approximates fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

3. Financial Instruments

In accordance with the *Pilotage Act*, the Authority is only permitted to invest in Government of Canada Treasury Bills and government guaranteed bonds. Investments are at fixed rates of interest until maturity. The Authority's investments are not considered to have any significant exposure to credit risk.

	2001		2000	
	Carrying value	Yield (%)	Carrying value	Yield (%)
(Bank Indebtedness) Cash	$ (88,999)		$ 211,736	
Maturing within 3 months:				
Government of Canada Coupons	65,000	4.93	69,999	4.88
Government of Canada Treasury Bills	246,029	3.29	437,473	4.51-4.63
Provincial Coupons	32,314	5.03-5.05	–	
Total cash and short term deposits	$ 254,344		$ 719,208	
Maturing within 3 years:				
Government of Canada Bonds	–		315,536	4.89-5.26
Provincial Bonds	837,923	4.68-5.83	1,016,058	4.88-5.83
	837,923		1,331,594	
Maturing beyond 3 years:				
Government of Canada Bonds	57,746	4.25-4.79	–	
Provincial Bonds	459,486	4.21-5.17	–	
	517,232			
Total investments and segregated investments	$ 1,355,155		$ 1,331,594	

Segregated investments represent one fund established for capital asset replacement and the funding of employee severance benefits. The level in the fund is based upon the cash provided by operating activities in the previous year. There were no additions to or withdrawals from segregated investments in 2001.

The carrying value of investments approximates their fair value.

Accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. Both are due on demand. The carrying value of these financial instruments approximates fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

4. Capital Assets

	2001			2000		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	$ 450	$ -	$ 450	$ 450	$ -	$ 450
Pilot boats	4,500,846	2,136,834	2,364,012	4,383,700	1,967,302	2,416,398
Furniture & equipment	1,133,075	767,842	365,233	839,078	610,819	228,259
	$ 5,634,371	$ 2,904,676	$ 2,729,695	$ 5,223,228	$ 2,578,121	$ 2,645,107

5. Pension Plan

The Authority is required to contribute to the Public Service Superannuation Plan on a ratio of 2.14 to 1 of employee contributions as of April 1, 2000. Prior to this date the Authority matched employee contributions.

Contributions to the Public Service Superannuation Plan consisted of:

	2001	2000
Contributions by the Authority	$ 575,476	$ 472,687
Contributions by Employees	$ 268,812	$ 244,684

6. Related Party Transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

7. Commitments and Contingencies

(a) The Authority has entered into contracts for pilot boat services, office rentals, and wharfage rentals requiring the following minimum annual payments:

2002	$ 578,370
2003	99,737
2004	98,183
2005	87,383
2006	86,500
	$ 950,173

(b) In connection with its operations, the Authority is the defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the financial statements in this regard.

(c) These financial statements include amounts recovered with respect to a fraud committed against the Authority. The Authority continues to pursue further recovery of funds. Any further amount recovered will be recorded in the year that recovery is reasonably assured.

4. Capital Assets

	2001			2000		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	$ 450	$ -	$ 450	$ 450	$ -	$ 450
Pilot boats	4,500,846	2,136,834	2,364,012	4,383,700	1,967,302	2,416,398
Furniture & equipment	1,133,075	767,842	365,233	839,078	610,819	228,259
	$ 5,634,371	$ 2,904,676	$ 2,729,695	$ 5,223,228	$ 2,578,121	$ 2,645,107

5. Pension Plan

The Authority is required to contribute to the Public Service Superannuation Plan on a ratio of 2.14 to 1 of employee contributions as of April 1, 2000. Prior to this date the Authority matched employee contributions.

Contributions to the Public Service Superannuation Plan consisted of:

	2001	2000
Contributions by the Authority	$ 575,476	$ 472,687
Contributions by Employees	$ 268,812	$ 244,684

6. Related Party Transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

7. Commitments and Contingencies

(a) The Authority has entered into contracts for pilot boat services, office rentals, and wharfage rentals requiring the following minimum annual payments:

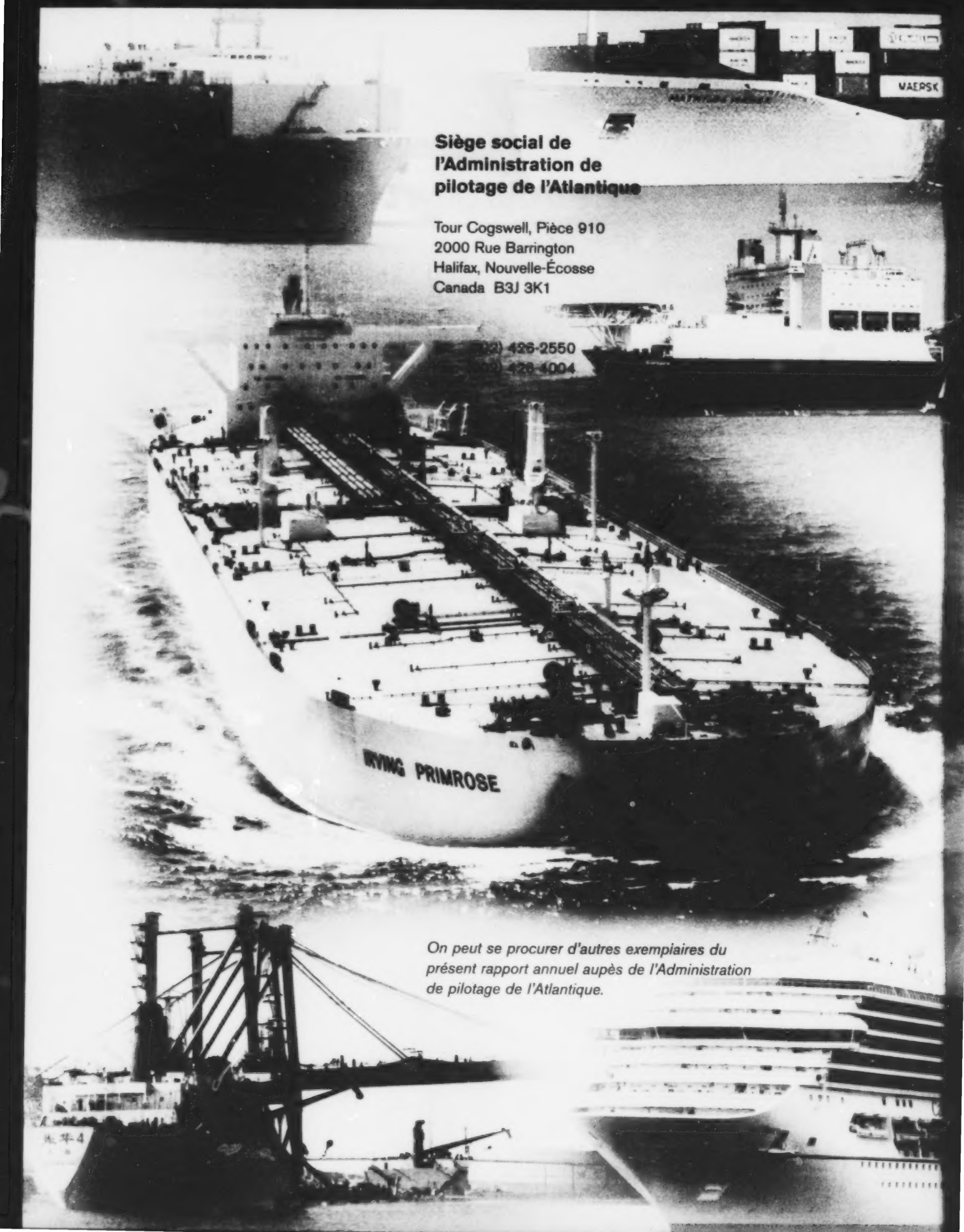
2002	$ 578,370
2003	99,737
2004	98,183
2005	87,383
2006	86,500
	$ 950,173

(b) In connection with its operations, the Authority is the defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the financial statements in this regard.

(c) These financial statements include amounts recovered with respect to a fraud committed against the Authority. The Authority continues to pursue further recovery of funds. Any further amount recovered will be recorded in the year that recovery is reasonably assured.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Rapport annuel 2001



Siège social de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Tour Cogswell, Pièce 910
2000 Rue Barrington
Halifax, Nouvelle-Écosse
Canada B3J 3K1

(902) 426-2550
(902) 426-4004

On peut se procurer d'autres exemplaires du présent rapport annuel aupès de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Table des matières

Membres du conseil d'administration et de la direction 2

Lettre de la Présidente et du Directeur général 3

Revue de l'année 4

Pilotes et zones de pilotage 5

Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens 6

Mandat et objectifs 7

La vie d'un pilote 8

Examen comparatif 10

Affectations selon les zones de pilotage 11

Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière 12

Rapport du Vérificateur 13

Bilan 14

État des résultats et des bénéfices non répartis 15

État des flux de trésorerie 16

Notes aux états financiers 17

Le Conseil d'administration

Madame Anne Soucie
Présidente
Edmundston (N.-B.)

Madame Donna Pardy
Représentante du secteur public
Gambo (T.-N.)

Le capitaine John Aspin
Représentant de l'industrie du transport maritime
Belle River (Î.-P.-É.)

Le capitaine Tor Bordevik
Représentant de l'industrie du transport maritime
Saint John (N.-B.)

Madame Blanche Keats
Représentante du secteur public
Digby (N.-É.)

Le capitaine Alan Stockdale
Représentant des pilotes
Halifax (N.-É.)

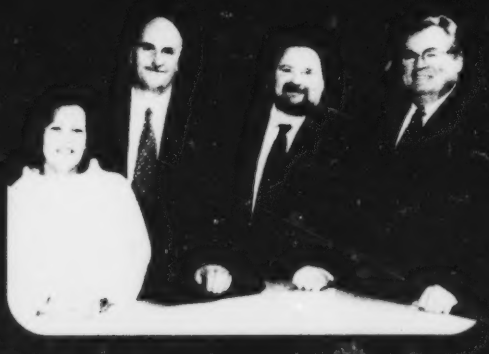
Le capitaine Mike Furlong
Représentant des pilotes
St. John's (T.-N.)

La Direction

Le capitaine R. A. McGuinness
Directeur général

P. L. MacArthur, CMA
Directeur des finances

Le capitaine P. T. C. Gates
Directeur des opérations



L'Équipe de gestion

Le capitaine R. A. McGuinness
Directeur général

Nancy Gordon
Directrice administrative

P. L. MacArthur, CMA
Directeur des finances

Le capitaine P. T. C. Gates
Directeur des opérations

Lettre de la Présidente et du Directeur général

Le 13 février 2002

L'honorable David Collenette
Ministre des Transports
29e étage, Tour C
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Anthony McGuinness
Le directeur général

Anne Soucie
La présidente

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques,* nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de 2001 de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

L'Administration s'efforce de remplir son mandat qui consiste à assurer un service de pilotage sûr et efficace tout en faisant le nécessaire pour maintenir son autonomie financière. Au cours de l'année qui se termine, l'Administration a augmenté le nombre de pilotes et les ressources en bateaux-pilotes afin de répondre à des augmentations prévues du trafic dans l'industrie pétrolière offshore. Ces augmentations ne se sont pas matérialisées en 2001 mais on prévoit maintenant qu'elles produiront des résultats positifs en 2002. De plus, des augmentations tarifaires qui devaient entrer en vigueur le 1er janvier 2001 ne sont pas entrées en vigueur avant le 1er août 2001, ce qui a eu des répercussions directes sur les résultats financiers de fin d'année.

L'Administration continue d'entretenir des relations suivies avec les utilisateurs des ports, elle continue de leur offrir des renseignements pertinents liés au service et s'efforce de répondre aux besoins en matière de pilotage.

Tout récemment, l'Administration a déménagé pour s'installer dans de nouveaux locaux; le déménagement visait à minimiser des augmentations prévues et il s'est avéré une bonne décision, tant sur le plan des finances que des opérations. La répartition centralisée continue d'assurer un service efficace dans toute la région de l'Atlantique. Des améliorations et des ajustements sont apportés de façon régulière pour assurer la satisfaction des clients.

Á l'heure actuelle, l'Administration a donné suite à la plupart des recommandations proposées par l'Office des transports du Canada (OTC) dans le cadre de son Examen ministériel des questions de pilotage restées en suspens. Une évaluation de la taille, de la jauge et du type de navires assujettis au pilotage obligatoire (Recommendation nº 2) a été entamée au cours de l'été 2001 au moyen de la méthodologie fondée sur l'évaluation des risques en matière de pilotage (Recommendation nº 1).

Nous avons le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue d'offrir un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique possible, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage.*

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

La présidente,

Anne Soucie

Le directeur général,

Anthony McGuinness

Revue de l'année

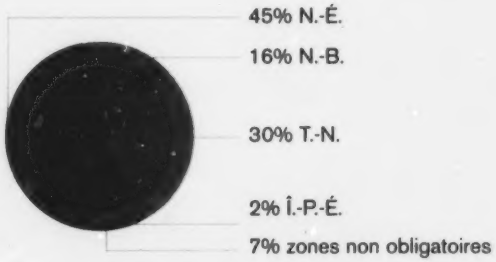
L'Administration de pilotage de l'Atlantique a continué en 2001 de remplir son mandat qui consiste à assurer un service de pilotage maritime sûr et efficace. L'Administration a traité 11 751 affectations de pilotage et seulement 16 incidents ont été rapportés. Bien que l'Administration ait dans l'ensemble affiché des pertes pour l'année, vingt-quatre des vingt-sept centres de coûts de notre région ont enregistré des bénéfices d'exploitation. Chaque centre de coûts représente un port ou un secteur de pilotage obligatoire ou non obligatoire. Dans certains cas, plusieurs ports où le pilotage n'est pas obligatoire et où il y a peu d'activité sont regroupés sous un seul centre de coûts.

L'Administration a structuré ses tarifs de manière à tenter d'éviter l'interfinancement des ports. Les ajustements des tarifs visent des ports individuels plutôt que de s'appliquer à l'ensemble des ports. À partir de ce principe, l'Administration a appliqué des augmentations des tarifs dans quatre zones de pilotage obligatoire le 1er août 2001. Les augmentations devaient entrer en vigueur le 1er janvier 2001 mais les consultations auprès des clients ont pris plus de temps que prévu, ce qui a retardé l'entrée en vigueur. Pour trois des zones de pilotage obligatoire, les augmentations se font en deux étapes, la deuxième étape entrant en vigueur au début de 2002.

Les affectations de pilotage ont été supérieures de 2,2 % aux prévisions budgétaires de 2001. Par contre, les recettes résultant du pilotage ont été inférieures de 3,6 % par rapport au budget. Cette situation a fait que l'Administration a connu une augmentation des dépenses variables associées à une activité accrue tandis que les recettes n'ont pas été à la hauteur des attentes. Deux grands facteurs justifient ce recul des recettes par rapport au budget. Le premier facteur a été le retard dans l'entrée en vigueur des augmentations tarifaires, ce qui a fait que l'Administration n'a pas pu compter sur sept mois de recettes majorées dans quatre zones de pilotage obligatoire. Le deuxième facteur, et de loin le plus important, a été le retard accusé dans la production du pétrole au champ pétrolifère de Terra Nova, au large de Terre-Neuve, activité qui n'a pas commencé avant le début de 2002. L'industrie et l'Administration prévoyaient que Hibernia et Terra Nova seraient en activité en 2001; presque tout le pétrole ainsi produit aux deux champs pétrolifères aurait été amené à terre dans la baie de Plaisance au moyen de pétroliers navettes qui auraient ainsi circulé de façon régulière. Avec le retard accusé dans la production de Terra Nova et le déploiement d'un troisième pétrolier navette, une grande partie du pétrole d'Hibernia a été expédiée directement sur les marchés plutôt que d'être amenée à Terre-Neuve. Ainsi, non seulement les recettes à la baie de Plaisance ont-elles été de beaucoup inférieures au budget de 2001, elles ont aussi été bien au-dessous des recettes affichées en 2000.

Les salaires des pilotes ont augmenté puisque l'Administration a augmenté le nombre de pilotes à Halifax afin de répondre aux besoins des clients, et à la baie de Plaisance en vue de répondre à l'augmentation prévue de l'activité. Les pilotes ont aussi reçu une augmentation salariale en vertu de leur convention collective. Les frais d'exploitation des bateaux-pilotes ont été à la hausse étant donné l'activité accrue dans certaines zones, et les réparations aux bateaux-pilotes ont augmenté de manière importante. L'Administration continue de subir les effets de la modification imposée par le gouvernement dans les niveaux de contribution des employeurs en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique (régime de pension)*. En 1999, la contribution de l'Administration au régime était de 205 613 $. Cette contribution a grimpé à 472 687 $ en 2000 et sera de 575 476 $ en 2001.

On s'attend pour 2002 à une légère diminution des affectations par rapport à 2001 mais à une augmentation importante des recettes à mesure que se matérialisera l'augmentation prévue de l'activité à la baie de Plaisance. Ce facteur, de même que les augmentations tarifaires susmentionnées, devraient permettre à l'Administration de se sortir de sa situation de perte en 2002.



Pourcentage des recettes provenant des opérations en 2001

***Scandinavin Highway**, Porte-autos*
Jauge brute 48 014; TPL 14 569;
LHT 190 m

Pilotes et zones de pilotage

Pilotes

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les manœuvre des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, anticipe les manœuvres et réagit efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels ou électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

Zones de pilotage

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage non obligatoire dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celle-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du fret transporté (par ex. : pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

Région de pilotage visée

La *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'Administration : « Toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir. »

Zones de pilotage obligatoire

Nouveau-Brunswick
Saint John, Miramichi, Restigouche

Terre-Neuve et Labrador
Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Humber Arm, St. John's

Nouvelle-Écosse
Lacs Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney

Île-du-Prince-Édouard
Charlottetown, Pont de la Confédération

Zones de pilotage non obligatoire

L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage n'est pas obligatoire. Parmi ces ports, notons :

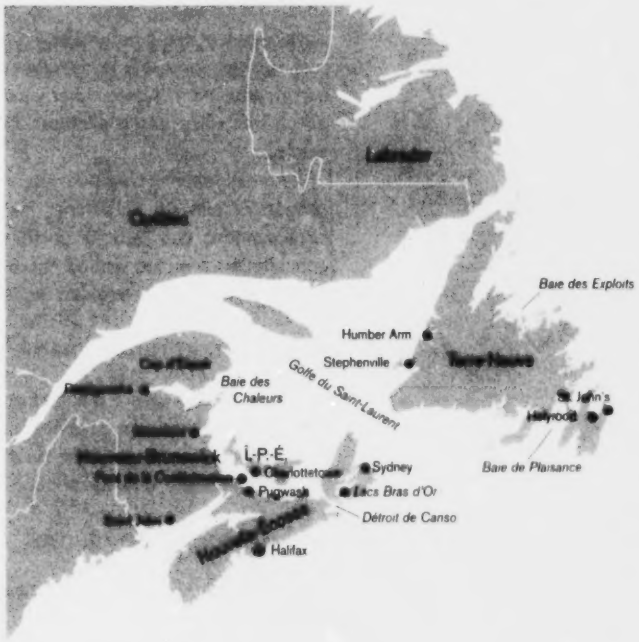
Nouveau-Brunswick
Bathurst, Caraquet, Belledune

Terre-Neuve et Labrador
Port-aux-Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond

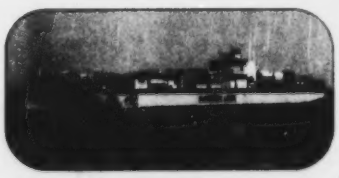
Nouvelle-Écosse
Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater

Île-du-Prince-Édouard
Georgetown, Souris, Summerside

Québec
Chandler



***Mathilde Maersk**, Porte-conteneurs*
Jauge brute 52 191; TPL 60 640; LHT 294,12 m



Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens

Examen des opérations

L'Administration a entrepris d'accroître ses rapports avec toutes les parties intéressées à l'intérieur des zones dont elle a la responsabilité au Canada atlantique. Dans les ports où cela était possible, des comités portuaires ont été mis sur pied afin d'ouvrir la voie à des tables rondes de discussion sur des questions de pilotage dans les ports. Un comité consultatif sur les ressources en pilotage a été instauré dans le cadre des paramètres de l'Administration; le comité s'est révélé une excellente source en fait de compréhension et de communications.

Tous les aspects des questions communes de pilotage sont discutés au sein des divers comités consultatifs, le but ultime de cette démarche étant un fonctionnement plus efficace et une réduction des frais. Les effectifs, les contrats de bateaux-pilotes, le remplacement des bateaux-pilotes actuels par des navires plus efficaces, la formation des pilotes, les améliorations administratives, les modifications aux règlements et la révision des tarifs ne sont que quelques-unes des questions qui y sont abordées.

Méthodologie fondée sur le risque

Une méthodologie de pilotage fondée sur le risque a maintenant été développée et elle a reçu l'appui de Transports Canada. Le processus servira à la désignation ou à la réévaluation des zones de pilotage obligatoire et servira également à déterminer les dimensions limites des navires et les types de navires visés par le pilotage obligatoire, le tout en fonction des risques posés.

L'Administration continue de surveiller toutes les zones de pilotage obligatoire afin de déterminer les changements dans les facteurs et les circonstances des lieux. Si un tel changement survient, l'Administration, en consultation avec les parties intéressées, réexaminera la situation au moyen de la méthodologie fondée sur le risque mentionnée précédemment.

Évaluation et renseignements d'ordre pratique

En collaboration avec d'autres administrations de pilotage, des pilotes d'expérience partout au pays et Transports Canada, l'Administration a élaboré un système d'assurance de la qualité chez les pilotes, système qui répondra aux besoins et aux caractéristiques de la région de l'Atlantique.

Méthodologie structurée

L'Administration a créé un formulaire de non-conformité qui est en fait une méthode structurée de traitement des plaintes. Ce mécanisme permet d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant et de lui communiquer les détails de toute mesure prise le cas échéant.

***Irving Primrose**, TGTB*
Jauge brute 163 720; TPL 299 860;
LHT 340 m

Mandat et objectifs

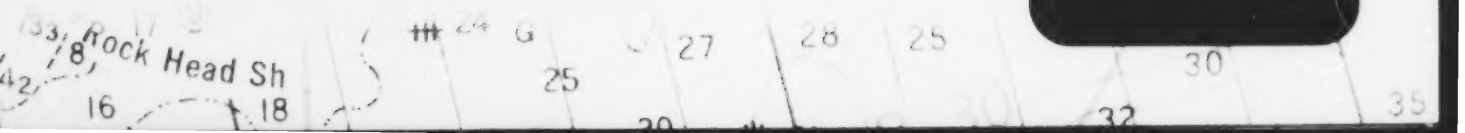
L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux désignées de la région de l'Atlantique.

L'Administration donne suite aux initiatives du ministre des Transports et favorise l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise pour assurer la sécurité sur l'eau. Cela comprend la prestation d'un service de pilotage, dans une perspective commerciale, visant à atteindre et à maintenir l'autonomie financière et la viabilité à long terme de l'Administration. En outre, cette dernière tient compte des politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement.

Régie de la société

L'Administration de pilotage de l'Atlantique respecte les *Lignes directrices sur la régie des sociétés d'État et autres entreprises publiques*. Les politiques régissant l'administration de l'Administration, les relations avec la direction et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une révision constante et, au besoin, des changements y sont apportés. Grâce au présent examen, le Conseil d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique a établi un processus et une structure efficaces qui lui permettront de superviser la direction et la gestion de l'Administration et à cette dernière de remplir son mandat.

***Solitair**, Navire de pose de pipeline*
Jauge brute 92 396; TPL 127,435; LHT 299,9 m



La vie d'un pilote

Je suis née sous une bonne étoile. Fille d'un pilote, j'ai grandi dans une ville portuaire du Nord du Nouveau-Brunswick. Aujourd'hui, ne serait-ce que l'espace d'un instant, le mélange des odeurs d'eau salée, d'algues, de créosote, de goudron et de câbles mouillés ravivent mes souvenirs et je me retrouve soudain à bord du bateau-pilote en train de jouer au cribbage, de pêcher la morue à la turlutte et d'attendre qu'un bateau arrive.

À cette époque, mon père ne savait pas exactement quand le bateau se pointerait; alors, avant de quitter le quai, il examinait l'horizon à la recherche d'une colonne de fumée, sinon il aurait attendu dans la baie pendant des heures avant de voir un signe du bateau. Son bateau-pilote était une embarcation assez capricieuse qui ressemblait à un doris tronqué muni d'une cabine à l'arrière. Il avait obtenu son brevet de pilote en faisant état d'une prétendue expérience de marin et en passant du temps comme apprenti auprès du capitaine. Il a fini par devenir lui-même capitaine.

Les choses changent sans vraiment changer. La technologie a changé la manière dont les pilotes passent leur temps. Aujourd'hui, ils connaissent exactement le moment de l'arrivée d'un navire, alors ils ne perdent plus de temps à attendre. À l'époque de mon père, le pilotage était l'affaire d'un entrepreneur indépendant; aujourd'hui, le port relève de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA). Pour devenir pilote aujourd'hui, il faut une formation, de l'expérience, une connaissance des eaux dans lesquelles on navigue, et un brevet de capitaine. L'APA communique avec ses pilotes de différentes manières: téléphone ordinaire ou cellulaire, télécopie, courriel. Les signaux de fumée sont maintenant chose du passé! L'Administration de pilotage de l'Atlantique cherche toujours des moyens d'améliorer le milieu de travail.

Ce qui n'a pas changé, c'est la passion des pilotes pour leur mode de vie. L'eau salée leur coule dans les veines, comme dans le bon vieux temps. Ils vivent avec le roulis et le tangage; quand ils ne sont pas au travail, ils vont à la pêche, ils partent en randonnée ou passent simplement le temps avec leurs camarades à bord du bateau. De plus en plus de nos industries de la côte est dépendent des bateaux et du transport maritime–papier, bois, poisson, pommes de terre et divers minerais partent d'ici par bateau à destination des marchés étrangers. L'industrie du gaz et du pétrole est en pleine effervescence. De plus en plus de touristes veulent visiter nos villes et villages portuaires. Grâce aux pilotes, les navires accostent sans danger, règlent leurs affaires et repartent avec à leur bord des passagers qui ont hâte de revenir. Les pilotes sont nos meilleurs ambassadeurs lorsqu'ils accueillent des navires dans nos ports–ils sont compétents, sympathiques, et savent montrer qu'ils sont des gens de mer accomplis qui connaissent tous les recoins de leur port local.

La routine ne s'installe jamais dans la journée d'un pilote. Il peut travailler trois heures comme il peut travailler beaucoup plus longtemps. Les voyages de nuit entre le quai et un navire peuvent prendre l'allure d'un rêve–la lune qui éclaire les soubresauts de l'eau qui danse, le ciel sombre rempli d'étoiles. Ça, c'est le côté romantique du pilotage. Mais le travail peut aussi être ponctué par une mer démontée, des vents forts, la pluie, la neige ou la grêle. Grimper ou descendre l'échelle de corde sur le côté d'un navire à quelques milles de la côte et par un temps pareil n'est pas trop agréable. Relever le défi, guider en toute sécurité le navire à son arrivée ou à son départ, et savoir que le travail est bien fait : c'est ça être pilote.

***Le capitaine** Jim May*

Il y a des gens pas mal uniques qui s'occupent de la navigation dans nos ports. Le capitaine Jim May est un de ceux-là. Natif de Terre-Neuve, son port d'attache est maintenant Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) où il travaille à titre de pilote de classe A; il mène à bon port des navires énormes, comme le *QE2*. Il compte plus de 40 ans d'expérience en mer et, comme la plupart de ses homologues, il tire un grand plaisir de l'imprévisibilité de la mer. C'est dire qu'il a le pied marin. Et sur terre, il n'est pas mal non plus! Il fait très bon usage de ses pieds pour jouer au soccer pendant la saison estivale.

***Le capitaine** Raymond Arsenault*

Une autre randonnée en motocyclette nous amène au quai de Summerside où nous avons été invités à bord du bateau-pilote du capitaine Raymond Arsenault, *le Lady Megan*, pour aller mener le capitaine Roy Coffin à bord d'un paquebot en route pour Charlottetown. Le bateau du capitaine Arsenault ressemblait pas mal au bateau de mon père et le temps était suffisamment mauvais pour nous donner

tous les deux une drôle de sensation une fois revenus à terre, cette sensation d'équilibre vacillant que l'on ressent en revenant sur la terre ferme. En nous tournant vers le quai, nous avons découvert que le capitaine Arsenault était lui aussi un adepte de la moto. Nous avons tenté de négocier un échange en vue d'obtenir le Lady Megan mais en fin de compte, nous avons chacun gardé nos propres moyens de transport. Mais nous avions presque réussi!

Le capitaine Ward Scott

L'été dernier, lors de nos randonnées en motocyclette, nous avons rencontré d'autres pilotes bien spéciaux. Le capitaine Ward Scott, pilote dans la baie des Chaleurs, nous a invités à l'accompagner lors de l'arrivée d'un navire venu prendre une cargaison de papier journal. Lorsque nous sommes arrivés le long du navire à bord du remorqueur Irving, le capitaine nous a invités à le rejoindre à bord du navire. La mer était calme, le soleil chaud et brillant, et tout en grimpant à l'échelle de corde, ma tête s'est soudainement remplie de souvenirs nostalgiques. Le capitaine du navire nous a souhaité la bienvenue puis il s'est tourné vers le pilote; à les voir, il était évident qu'ils se sont fait immédiatement confiance l'un l'autre. Le capitaine est toujours responsable de son navire; le pilote, lui, le conseille. Un rapport de confiance est essentiel à un accostage réussi. Nous avons été impressionnés par l'aura de confiance mutuelle et de compétence qui flottait sur le pont.

En ces temps de grand stress et de moral à plat dans bien des lieux de travail, ça fait chaud au cœur de savoir que les pilotes sont toujours enthousiasmés par leur travail. Personne ne s'est plaint d'un cubicule de travail sans fenêtre, personne n'a grogné contre le patron, personne ne s'est plaint des heures, pas de rouspétance parce qu'il faut rester en poste simplement pour la pension. Seulement quelques grognements, mais rien de sérieux, conte « les règlements ». Ces hommes ne changeraient de travail pour rien au monde, pas même pour une motocyclette.

Pétroliers, porte-conteneurs, paquebots, navires de pêche, d'approvisionnement ou de transport du papier–ce ne sont là que quelques-uns des navires qui voguent sur nos eaux et qui s'arrêtent le long de nos côtes. L'expansion actuelle et l'expansion prévue de l'activité portuaire sur la côte est montrent bien que nous avons de plus en plus besoin des navires et des travailleurs maritimes. Les jeunes gens intéressés à rester dans la région de l'Atlantique devraient peut-être explorer certaines des options de carrières maritimes qui s'offrent à eux.

Nous qui vivons à terre, nous éprouvons beaucoup de respect et d'admiration à l'endroit de nos pilotes; sans eux, l'accès à nos ports ne se ferait pas de manière aussi sécuritaire. Nous levons notre chapeau–et notre casque aussi!–à vous tous qui ŀuvrez sur nos quais. Soyez prudents!

Tiré d'un article de Katharine Mott paru dans Saltscapes–Canada's east coast magazine, Vol 3, No 1. Katharine voyage régulièrement au Canada atlantique en compagnie de son ami Billy. Tous les deux enfourchent joyeusement la motocyclette de ce dernier pour partir à l'aventure.

Anne Soucie, présidente du Conseil de l'APA, et Deidra Slade, gagnante du concour

Mise en service du *Placentia Pilot* à Whiffen Head (Terre-Neuve)

Le tout nouveau bateau-pilote de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, le *Placentia Pilot*, a été mis en service le 10 mai 2001. L'Administration a fait appel à deux écoles locales afin de nommer le bateau. Les écoles St. Michael et St. Edward ont été mises à contribution et après un long débat, le nom *Placentia Pilot* a été choisi parmi les nombreuses suggestions reçues. Deidra Slade de l'école St. Michael a proposé le nom retenu. Deidra a assisté à la cérémonie de mise en service en compagnie de ses camarades de classe. Afin de souligner sa contribution, Deidra a reçu une plaque et l'école St. Michael a reçu une photo encadrée du bateau-pilote et un don monétaire en vue d'aider aux projets scolaires de l'école. Une photo encadrée du *Placentia Pilot* a aussi été remise aux élèves de l'école St. Edward en guise de remerciements pour leurs efforts.

Harvey Mott, président de Newfoundland Transshipment Limited; Tony McGuinness, Le directeur général, l'Administration de pilotage de l'Atlantique; Norma Rose, directrice de Canadian Maritime; Gunther Baumgartner, président de North Atlantic Refinery Limited

L'Administration a voulu remercier certaines personnes pour le soutien qu'elles accordent à ses initiatives. Ainsi, des photos encadrées du navire ont été présentées à : Gunther Baumgartner, président de North Atlantic Refinery Limited, Harvey Mott, président de Newfoundland Transshipment Ltd., et Norma Rose, directrice de Canadian Maritime.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Examen comparatif

Renseignements financiers et statistiques

Renseignements financiers (en milliers de dollars)	2001	2000	1999
Total des revenus	12 338 $	11 983 $	10 934 $
Dépenses d'exploitation			
Traitements, honoraires et prestations	8 216	7 224	6 405
Bateaux-pilotes	2 552	2 453	2 037
Autres dépenses	1 763	1 563	1 528
Total des dépenses d'exploitation	12 531	11 240	9 970
Bénéfice net (perte nette)	(193) $	743 $	964 $
Revenue de pilotage– Zones obligatoires			
Nouvelle-Écosse	5 698 $	5 263 $	5 057 $
	47%	45%	47%
Nouveau-Brunswick	2 102	1 885	1 846
	18%	16%	17%
Terre-Neuve et Labrador	3 084	3 506	2 832
	26%	30%	26%
Île-du-Prince-Édouard	234	246	227
	2%	2%	2%
Revenue de pilotage– Zones non obligatoires	879	846	827
	7%	7%	8%
Statistiques			
Unités de pilotage*	3 077 880	2 921 141	2 630 840
Affectations de pilotage	11 751	11 499	11 091
Nombre moyen d'unités par affectation	262	254	237
Incidents**	16	10	12
% des affectations sans incidents	99,9%	99,9%	99,9%
Ressources humaines*			
Pilotes employés	41	38	35
Pilotes d'entreprise	14	14	17
Équipage des bateaux-pilotes	13	13	13
Directeurs et administration	8	7	7
Répartiteurs	6	6	4

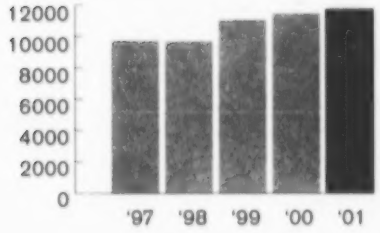
* *Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici: la longueur, la largeur et le moule en profondeur du bateau.*

** *Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages.*

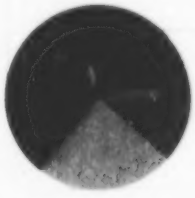
*** *Personnel à temps plein (ou l'équivalent) en poste au 31 décembre de chaque année.*

Affectations selon les zones de pilotage

	2001	2000	1999
Zones de pilotage obligatoire			
Nouveau-Brunswick			
Saint John	1 843	1 534	1 528
Miramichi	26	62	75
Restigouche	118	133	136
Terre-Neuve et Labrador			
St. John's	1 411	1 442	1 345
Holyrood	126	110	108
Baie de Plaisance	627	696	593
Humber Arm	324	298	308
Stephenville	129	167	146
Baie des Exploits	221	258	230
Nouvelle-Écosse			
Halifax	4 546	4 542	4 477
Détroit de Canso	928	829	701
Sydney	247	252	203
Bras d'Or	104	117	124
Pugwash	104	72	79
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	161	172	165
Pont de la Confédération	89	94	94
Zones non obligatoires	747	721	779
TOTAL	11 751	11 499	11 091



Nombre total d'affectations par année



51% N.-É.
2% Î.-P.É.
6% Zones non obligatoire
17% N.-B.
24% T.-N.

Pourcentage des affectations de pilotage par province en 2001

Examen comparatif

Renseignements financiers et statistiques

Renseignements financiers (en milliers de dollars)	2001	2000	1999
Total des revenus	12 338 $	11 983 $	10 934 $
Dépenses d'exploitation			
Traitements, honoraires et prestations	8 216	7 224	6 405
Bateaux-pilotes	2 552	2 453	2 037
Autres dépenses	1 763	1 563	1 528
Total des dépenses d'exploitation	12 531	11 240	9 970
Bénéfice net (perte nette)	(193) $	743 $	964 $
Revenue de pilotage– Zones obligatoires			
Nouvelle-Écosse	5 698 $	5 263 $	5 057 $
	47%	45%	47%
Nouveau-Brunswick	2 102	1 885	1 846
	18%	16%	17%
Terre-Neuve et Labrador	3 084	3 506	2 832
	26%	30%	26%
Île-du-Prince-Édouard	234	246	227
	2%	2%	2%
Revenue de pilotage– Zones non obligatoires	879	846	827
	7%	7%	8%
Statistiques			
Unités de pilotage*	3 077 880	2 921 141	2 630 840
Affectations de pilotage	11 751	11 499	11 091
Nombre moyen d'unités par affectation	262	254	237
Incidents**	16	10	12
% des affectations sans incidents	99,9%	99,9%	99,9%
Ressources humaines***			
Pilotes employés	41	38	35
Pilotes d'entreprise	14	14	17
Équipage des bateaux-pilotes	13	13	13
Directeurs et administration	8	7	7
Répartiteurs	6	6	4

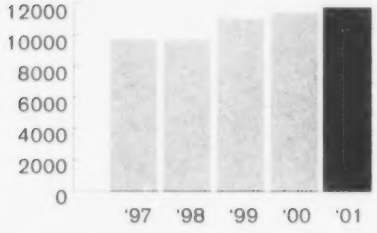
* *Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici: la longueur, la largeur et le moule en profondeur du bateau.*

** *Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages.*

*** *Personnel à temps plein (ou l'équivalent) en poste au 31 décembre de chaque année.*

Affectations selon les zones de pilotage

	2001	2000	1999
Zones de pilotage obligatoire			
Nouveau-Brunswick			
Saint John	**1 843**	1 534	1 528
Miramichi	**26**	62	75
Restigouche	**118**	133	136
Terre-Neuve et Labrador			
St. John's	**1 411**	1 442	1 345
Holyrood	**126**	110	108
Baie de Plaisance	**627**	696	593
Humber Arm	**324**	298	308
Stephenville	**129**	167	146
Baie des Exploits	**221**	258	230
Nouvelle-Écosse			
Halifax	**4 546**	4 542	4 477
Détroit de Canso	**928**	829	701
Sydney	**247**	252	203
Bras d'Or	**104**	117	124
Pugwash	**104**	72	79
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	**161**	172	165
Pont de la Confédération	**89**	94	94
Zones non obligatoires	**747**	721	779
TOTAL	**11 751**	11 499	11 091



Nombre total d'affectations par année

51% N.-É.
2% Î.-P.É.
6% Zones non obligatoire
17% N.-B.
24% T.-N.

Pourcentage des affectations de pilotage par province en 2001

Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, et s'appuient, lorsque cela est approprié, sur les meilleurs jugements et estimations de la direction. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information que contiennent les états financiers et le rapport annuel.

La direction est aussi responsable d'un système de contrôle interne conçu de manière à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux lois et règlements pertinents et que les systèmes comptables produisent des rapports financiers justes et en temps opportun.

La direction de l'Administration reconnaît la responsabilité qu'elle a de gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

L'Administration a la responsabilité de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de communication de l'information financière et de contrôle interne. L'Administration exerce ses responsabilités par le biais de son Comité de vérification, lequel se compose de membres qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le Comité se réunit avec la direction et les vérificateurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par l'Administration sur recommandation du Comité de vérification.

La vérificatrice générale du Canada effectue une vérification indépendante des opérations et des états financiers de l'Administration conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et elle formule une opinion sur les états financiers. Elle a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le directeur général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,

P. L. MacArthur

Halifax (Nouvelle-Écosse)
le 15 février 2002

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Rapport du Vérificateur

Au ministre des Transports

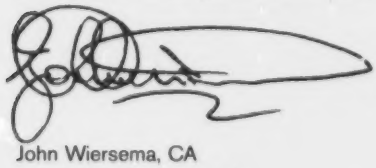
J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2001 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada



John Wiersema, CA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
le 15 février 2002

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Administration de pilotage de l'Atlantique

Bilan

au 31 décembre 2001

	2001	2000
Actif		
Á court terme		
Encaisse et dépôts à court terme (note 3)	254 344 $	719 208 $
Débiteurs, net (note 3)	1 669 942	1 667 085
Frais payés d'avance	28 099	29 378
	1 952 385	2 415 671
Á long terme		
Placements (note 3)	468 136	444 575
Placements réservés (note 3)	887 019	887 019
Immobilisations, net (note 4)	2 729 695	2 645 107
	6 037 235 $	6 392 372 $
Passif		
Á court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 3)	967 301 $	1 086 344 $
Prestations de cessation d'emploi constituées	88 554	90 771
	1 055 855	1 177 115
Á long terme		
Prestations de cessation d'emploi constituées	610 647	651 742
	1 666 502	1 828 857
Avoir du Canada		
Capital d'apport	2 304 546	2 304 546
Bénéfices non répartis	2 066 187	2 258 969
	4 370 733	4 563 515
	6 037 235 $	6 392 372 $

Engagements et éventualités (note 7)

Voir les notes aux états financiers.

Approuvé par l'Administration:

La présidente,

Anne Saucier

Un membre,

J. J. Spinney

Administration de pilotage de l'Atlantique

État des résultats et des bénéfices non répartis

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

	2001	2000
Revenus		
Droits de pilotage	11 997 561 $	11 746 270 $
Autres revenus	340 545	236 430
	12 338 106	11 982 700
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	6 431 816	5 680 143
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	3 163 478	2 892 456
Salaires et avantages sociaux du personnel	1 003 378	923 849
Transport et déplacements	645 358	569 546
Services professionnels et spéciaux	401 729	281 235
Amortissement	326 665	303 610
Services publics, fournitures et approvisionnements	219 924	274 762
Communications	119 153	107 016
Développement professionnel	111 187	102 543
Location	108 200	104 717
	12 530 888	11 239 877
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	(192 782)	742 823
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	2 258 969	1 516 146
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	2 066 187 $	2 258 969 $

Voir les notes aux états financiers

Administration de pilotage de l'Atlantique

Bilan

au 31 décembre 2001

	2001	2000
Actif		
A court terme		
Encaisse et dépôts à court terme (note 3)	254 344 $	719 208 $
Débiteurs, net (note 3)	1 669 942	1 667 085
Frais payés d'avance	28 099	29 378
	1 952 385	2 415 671
A long terme		
Placements (note 3)	468 136	444 575
Placements réservés (note 3)	887 019	887 019
Immobilisations, net (note 4)	2 729 695	2 645 107
	6 037 235 $	6 392 372 $
Passif		
A court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 3)	967 301 $	1 086 344 $
Prestations de cessation d'emploi constituées	88 554	90 771
	1 055 855	1 177 115
A long terme		
Prestations de cessation d'emploi constituées	610 647	651 742
	1 666 502	1 828 857
Avoir du Canada		
Capital d'apport	2 304 546	2 304 546
Bénéfices non répartis	2 066 187	2 258 969
	4 370 733	4 563 515
	6 037 235 $	6 392 372 $

Engagements et éventualités (note 7)

Voir les notes aux états financiers.

Approuvé par l'Administration:

La présidente,

Anne Soucie

Un membre,

J. J. Spinelli

Administration de pilotage de l'Atlantique

État des résultats et des bénéfices non répartis

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

	2001	2000
Revenus		
Droits de pilotage	11 997 561 $	11 746 270 $
Autres revenus	340 545	236 430
	12 338 106	11 982 700
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	6 431 816	5 680 143
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	3 163 478	2 892 456
Salaires et avantages sociaux du personnel	1 003 378	923 849
Transport et déplacements	645 358	569 546
Services professionnels et spéciaux	401 729	281 235
Amortissement	326 665	303 610
Services publics, fournitures et approvisionnements	219 924	274 762
Communications	119 153	107 016
Développement professionnel	111 187	102 543
Location	108 200	104 717
	12 530 888	11 239 877
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	(192 782)	742 823
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	2 258 969	1 516 146
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	2 066 187 $	2 258 969 $

Voir les notes aux états financiers

Administration de pilotage de l'Atlantique

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

	2001	2000
Activités d'exploitation		
Rentrées de fonds – clients	**12 066 835 $**	11 778 746 $
Sorties de fonds – fournisseurs et membres du personnel	**(12 194 235)**	(10 767 015)
Produits divers	**227 995**	236 430
Versements d'indemnités de cessation d'emploi	**(130 645)**	(99 156)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**(30 050)**	1 149 005
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement et de placements réservés	**(517 234)**	(592 728)
Remboursement des placements et des placements réservés	**493 673**	617 970
Dépenses en immobilisations	**(411 253)**	(2 141 819)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(434 814)**	(2 116 577)
Encaisse et dépôts à court terme, début de l'exercice	**719 208**	1 686 780
Encaisse et dépôts à court terme, fin de l'exercice	**254 344 $**	719 208 $

Voir les notes aux états financiers.

Administration de pilotage de l'Atlantique

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

	2001	2000
Activités d'exploitation		
Rentrées de fonds – clients	12 066 835 $	11 778 746 $
Sorties de fonds – fournisseurs et membres du personnel	(12 194 235)	(10 767 015)
Produits divers	227 905	236 430
Versements d'indemnités de cessation d'emploi	(130 645)	(99 156)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(30 050)	1 149 005
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement et de placements réservés	(517 234)	(592 728)
Remboursement des placements et des placements réservés	493 673	617 970
Dépenses en immobilisations	(411 253)	(2 141 819)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(434 814)	(2 116 577)
Encaisse et dépôts à court terme, début de l'exercice	719 208	1 686 780
Encaisse et dépôts à court terme, fin de l'exercice	254 344 $	719 208 $

Voir les notes aux états financiers.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Notes aux états financiers

du 31 décembre 2001

1. Objectifs et nature des activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse, avec ses revenus d'autres sources, s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucun versement en vertu d'un crédit du Parlement pour pouvoir s'acquitter d'une obligation ou d'une responsabilité.

L'Administration est une société d'État qui figure à l'annexe III, partie I, de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. Conventions comptables importantes

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

a) Encaisse et dépôts à court terme

L'encaisse et les dépôts à court terme comprennent les fonds en caisse et les placements dans des instruments du marché monétaire. Ils sont comptabilisés au coût.

b) Placements et placements réservés

Les placements sont comptabilisés au coût. La réduction de la valeur des placements à la valeur marchande est comptabilisée dans les cas où la valeur sous-jacente subit une baisse autre que temporaire.

c) Avantages sociaux futurs

Les employés ont droit à des avantages précis lors de la cessation d'emploi comme le prévoient les conditions d'emploi, grâce à un régime de prestations de cessation d'emploi. L'Administration constate le coût des prestations futures de cessation d'emploi dans les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'Administration. Elle comptabilise le passif au titre de ces prestations à mesure que celles-ci sont constituées. Les modifications de ces estimations sont imputées ou créditées à l'état des résultats dans l'exercice où elles sont apportées.

2. Conventions comptables importantes (continue)

d) Capital d'apport

Le capital d'apport est composé du coût historique estimatif des immobilisations obtenues du Canada lors de la création de l'Administration et des immobilisations nettes financées grâce aux crédits parlementaires.

e) Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative suivante des immobilisations :

Bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Mobilier et matériel	5 à 10 ans

f) Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique, administré par le gouvernement du Canada. L'Administration et les employés doivent cotiser au Régime. Les cotisations au titre des services rendus de l'exercice sont constatées dans l'exercice en cours (voir la note 5). Les cotisations au titre des services passés sont constatées au moment où elles sont versées. D'après la loi actuelle, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution pour combler les insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

g) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et les passifs présentés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Instruments financiers

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration ne peut investir que dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par le gouvernement. Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à l'échéance. Les placements de l'Administration ne sont pas considérés comme posant un risque de crédit important.

	2001		2000	
	Valeur comptable	Rendement (%)	Valeur comptable	Rendement (%)
Encaisse (dette bancaire)	(88 999) $		211 736 $	
Arrivant à échéance d'ici trois mois:				
Coupons du gouvernement du Canada	65 000	4,93	69 999	4,88
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	246 029	3,29	437 473	4,51-4,63
Coupons provinciaux	32 314	5,03-5,05	–	
Total de l'encaisse et des dépôts à court terme	254 344 $		719 208 $	
Arrivant à échéance d'ici trois ans:				
Obligations du gouvernement du Canada	–		315 536	4,89-5,26
Obligations provinciales	837 923	4,68-5,83	1 016 058	4,88-5,83
	837 923		1 331 594	
Arrivant à échéance dans plus de trois ans:				
Obligations du gouvernement du Canada	57 746	4,25-4,79	–	
Obligations provinciales	459 486	4,21-5,17	–	
	517 232			
Total des placements et des placements réservés	1 355 155 $		1 331 594 $	

Les placements réservés représentent un fonds établi pour le remplacement des immobilisations et le financement des indemnités de cessation d'emploi. Le niveau des placements dans le fonds est basé sur le montant d'encaisse généré par les activités d'exploitation de l'exercice précédent. En 2001, il n'y a eu aucuns ajouts ou retraits aux placements réservés.

La valeur comptable de ces placements correspond approximativement à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est court. Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client en particulier.

3. Instruments financiers

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration ne peut investir que dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par le gouvernement. Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à l'échéance. Les placements de l'Administration ne sont pas considérés comme posant un risque de crédit important.

	2001		2000	
	Valeur comptable	Rendement (%)	Valeur comptable	Rendement (%)
Encaisse (dette bancaire)	(88 999) $		211 736 $	
Arrivant à échéance d'ici trois mois:				
Coupons du gouvernement du Canada	65 000	4,93	69 999	4,88
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	246 029	3,29	437 473	4,51-4,63
Coupons provinciaux	32 314	5,03-5,05	–	
Total de l'encaisse et des dépôts à court terme	254 344 $		719 208 $	
Arrivant à échéance d'ici trois ans:				
Obligations du gouvernement du Canada	–		315 536	4,89-5,26
Obligations provinciales	837 923	4,68-5,83	1 016 058	4,88-5,83
	837 923		1 331 594	
Arrivant à échéance dans plus de trois ans:				
Obligations du gouvernement du Canada	57 746	4,25-4,79	–	
Obligations provinciales	459 486	4,21-5,17	–	
	517 232			
Total des placements et des placements réservés	1 355 155 $		1 331 594 $	

Les placements réservés représentent un fonds établi pour le remplacement des immobilisations et le financement des indemnités de cessation d'emploi. Le niveau des placements dans le fonds est basé sur le montant d'encaisse généré par les activités d'exploitation de l'exercice précédent. En 2001, il n'y a eu aucuns ajouts ou retraits aux placements réservés.

La valeur comptable de ces placements correspond approximativement à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est court. Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client en particulier.

4. Immobilisations

	2001			2000		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
Terrains	450 $	- $	450 $	450 $	- $	450 $
Bateaux-pilotes	4 500 846	2 136 834	2 364 012	4 383 700	1 967 302	2 416 398
Mobilier et matériel	1 133 075	767 842	365 233	839 078	610 819	228 259
	5 634 371 $	2 904 676 $	2 729 695 $	5 223 228 $	2 578 121 $	2 645 107 $

5. Régime de retraite

Depuis le 1er avril 2000, l'Administration est requis d'effectuer des cotisations au Régime de pensions de retraite de la fonction publique à un ratio employeur-employés de 2.14-1. Avant cette date, l'employeur versait la même cotisation que l'employé.

Les cotisations au Régime de pensions de retraite de la fonction publique comprennent:

	2001	2000
Cotisations de l'Administration	575 476 $	472 687 $
Cotisations des employés	268 812 $	244 684 $

6. Opérations entre apparentés

Tout comme les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada, l'Administration est apparentée au gouvernement du Canada. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

7. Engagements et éventualités

a) L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location d'espace de bureaux et la location de quais, pour lesquels elle doit effectuer les versements annuels minimums suivants:

2002	578 370 $
2003	99 737
2004	98 183
2005	87 383
2006	86 500
	950 173 $

b) Dans le cadre de ses opérations, l'Administration est la défenderesse ou est mise en cause dans les cas de poursuites ou de réclamations non réglées. La direction est d'avis que ces actions n'entraîneront pas de passif important pour l'Administration. Aucune provision n'est inscrite dans les comptes à cet égard.

c) Ces états financiers comprennent des montants recouverts résultant d'une fraude commise contre l'Administration. L'Administration continue de poursuivre le recouvrement de fonds supplémentaires. Toute autre somme recouvrée sera comptabilisée dans l'exercice où le recouvrement est raisonnablement assuré.

4. Immobilisations

	2001			2000		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
Terrains	450 $	- $	450 $	450 $	- $	450 $
Bateaux-pilotes	4 500 046	2 136 834	2 364 012	4 383 700	1 967 302	2 416 398
Mobilier et matériel	1 135 075	767 842	365 233	839 078	610 819	228 259
	5 634 371 $	2 904 676 $	2 729 695 $	5 223 228 $	2 578 121 $	2 645 107 $

5. Régime de retraite

Depuis le 1er avril 2000, l'Administration est requis d'effectuer des cotisations au Régime de pensions de retraite de la fonction publique à un ratio employeur-employés de 2.14-1. Avant cette date, l'employeur versait la même cotisation que l'employé.

Les cotisations au Régime de pensions de retraite de la fonction publique comprennent:

	2001	2000
Cotisations de l'Administration	575 476 $	472 687 $
Cotisations des employés	268 812 $	244 684 $

6. Opérations entre apparentés

Tout comme les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada, l'Administration est apparentée au gouvernement du Canada. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

7. Engagements et éventualités

a) L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location d'espace de bureaux et la location de quais, pour lesquels elle doit effectuer les versements annuels minimums suivants:

2002	578 370 $
2003	99 737
2004	98 183
2005	87 383
2006	86 500
	950 173 $

b) Dans le cadre de ses opérations, l'Administration est la défenderesse ou est mise en cause dans les cas de poursuites ou de réclamations non réglées. La direction est d'avis que ces actions n'entraîneront pas de passif important pour l'Administration. Aucune provision n'est inscrite dans les comptes à cet égard.

c) Ces états financiers comprennent des montants recouverts résultant d'une fraude commise contre l'Administration. L'Administration continue de poursuivre le recouvrement de fonds supplémentaires. Toute autre somme recouvrée sera comptabilisée dans l'exercice où le recouvrement est raisonnablement assuré.